



**CENTRE D'ÉTUDES  
STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE**

**SÉMINAIRE RÉGIONAL SUR LA  
SÉCURITÉ MARITIME DANS  
L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL**

**LECTURE ANTICIPÉE**

**24-28 février 2025**

## À PROPOS DU CESA

Depuis sa création en 1999, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) sert de forum pour la recherche, les programmes universitaires et l'échange d'idées dans le but de renforcer la sécurité des citoyens en améliorant l'efficacité et la redevabilité des institutions africaines, en soutien à la politique des États-Unis en Afrique.

### VISION

*La sécurité pour tous les Africains, défendue par des institutions efficaces et redevables devant leurs citoyens.*

La motivation principale du CESA est la réalisation de la vision d'une Afrique libérée de la violence armée organisée, garantie par des institutions africaines qui s'engagent à protéger les citoyens africains. Cet objectif souligne l'engagement du Centre à contribuer à des impacts palpables en travaillant avec nos partenaires africains – militaires et civils, gouvernementaux et de la société civile, ainsi que nationaux et régionaux. Tous ont un rôle significatif à jouer dans l'atténuation des facteurs complexes de conflit sur le continent aujourd'hui. L'obligation de rendre compte aux citoyens est un élément important de notre vision, car elle renforce l'idée que, pour être efficaces, les institutions de sécurité ne doivent pas seulement être « fortes », mais aussi être attentives aux droits des citoyens et à les protéger.

### MISSION

*Faire progresser la sécurité en Afrique en améliorant la compréhension, en fournissant une plate-forme de dialogue fiable, en construisant des partenariats durables et en catalysant des solutions stratégiques.*

La mission du CESA s'articule autour de la production et de la diffusion de connaissances par le biais de notre recherche, de nos programmes académiques, de nos communications stratégiques et de nos Amicales (communautaires). En s'appuyant sur les expériences pratiques et les leçons tirées des efforts de sécurité sur le continent, nous avons pour objectif de générer des idées et des analyses pertinentes capables d'informer les praticiens et les décideurs politiques sur les défis sécuritaires urgents auxquels ils sont confrontés. Conscient que seuls des échanges francs et réfléchis peuvent permettre de relever des défis importants, le Centre propose des plates-formes en présentiel et virtuelles où les partenaires peuvent échanger leurs points de vue sur les priorités et les bonnes pratiques. Ces échanges favorisent les relations qui, à leur tour, sont entretenues au fil du temps par les Amicales (communautaires) du Centre, les communautés d'intérêt, les programmes de suivi et le dialogue permanent entre les participants et le personnel. Ce dialogue, nourri d'expériences concrètes et d'analyses nouvelles, permet de poursuivre l'apprentissage et de catalyser des actions concrètes.

### MANDAT

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) est un organisme du Département de la Défense des États-Unis, créé et financé par le Congrès pour étudier les problèmes de sécurité qui touchent l'Afrique. Il sert de forum à la recherche bilatérale et multilatérale, aux communications et à l'échange d'idées, et formation entre participants civils et militaires. (10 U.S.C 342)

## VUE D'ENSEMBLE

L'Océan Indien occidental (OIO) est confronté à des problèmes de sécurité, notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), le trafic et le trafic d'êtres humains, de drogues et d'espèces sauvages, la piraterie et les vols à main armée en mer, entre autres. Bon nombre de ces menaces sont des formes de criminalité transnationale organisée (CTO) qui ont des répercussions à la fois sur terre et sur mer. Jusqu'à présent, les réponses à ces menaces se sont concentrées sur le renforcement des capacités des États de la région et sur le développement d'une architecture régionale de sécurité maritime afin de faciliter la coordination entre les niveaux national, régional et international. L'élaboration d'une architecture régionale permet aux États de l'OIO de rassembler des ressources, de partager efficacement des informations et des renseignements, d'harmoniser les opérations et d'obtenir une finition juridique dans le cadre d'accords juridictionnels complexes.

Bien qu'il y ait un consensus sur la nécessité de développer une architecture régionale pour l'amélioration de la coordination de la sécurité maritime dans l'OIO, les parties prenantes ont des visions divergentes sur l'aspect et le fonctionnement d'une telle architecture.<sup>1</sup> Comme l'explique Christian Bueger, « le paysage des initiatives de sécurité maritime dans l'Océan Indien occidental se caractérise par une mosaïque de projets qui se chevauchent et parfois se concurrencent, chacun ayant sa propre portée, son propre objectif et son propre niveau de formalité ».<sup>2</sup> Parmi les initiatives les plus notables dans la région figurent le Code de conduite de Djibouti et l'Amendement de Djeddah (DCoC/JA), l'architecture du Programme de sûreté maritime (MASE), la coalition des Forces maritimes combinées (CMF), le forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime (IOFMC), la convention de Nairobi, l'Association des États riverains de l'océan Indien (IORA) et le Symposium naval de l'océan Indien (IONS) (réunion de spécialistes).

Le DCoC/JA rassemble plusieurs États africains (de l'Égypte à l'Afrique du Sud), ainsi que plusieurs États de la péninsule arabique, afin de lutter contre l'ensemble des crimes maritimes.<sup>3</sup> Facilité par l'Organisation maritime internationale (OMI), le DCoC a réalisé des progrès significatifs dans la promotion de la coopération régionale et le renforcement

---

<sup>1</sup> Christian Bueger, "Who Secures the Western Indian Ocean? The Need for Strategic Dialogue", *Center for Maritime Strategy*, 19 septembre 2024, <https://centerformaritimestrategy.org/publications/who-secures-the-western-indian-ocean-the-need-for-strategic-dialogue/>

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> DCoC, « Qui nous sommes », Code de conduite de Djibouti, <https://dcoc.org/about-us/>

de la sécurité maritime. Parmi ses principales réalisations, on peut citer la réduction significative des actes de piraterie, les efforts régionaux coordonnés soutenus par des partenaires internationaux ayant permis de rétablir la confiance dans la sécurité des routes commerciales essentielles.

Le Programme MASE, financé par l'Union européenne, a une portée géographique plus limitée.<sup>4</sup> Menée par la Commission de l'océan Indien (COI), cette initiative a permis de développer une architecture régionale de sécurité maritime couvrant l'Afrique orientale et australe et la région de l'océan Indien, avec deux centres régionaux au cœur de cette architecture : le Centre régional de fusion des informations maritimes (CRFIM) et le Centre régional de coordination des opérations (CRCO). Le CRFIM, dont le siège est à Madagascar, vise à améliorer la connaissance du domaine maritime par l'échange et le partage d'informations maritimes avec les parties prenantes nationales et internationales, tandis que le CRCO, dont le siège est aux Seychelles, utilise les informations fournies pour coordonner les opérations en mer. Ensemble, ces deux centres ont obtenu des résultats opérationnels notables, coordonnés par plusieurs Coordinateurs (trices) d'opérations maritimes chaque année.

Les FMC, dirigées par les États-Unis, sont une initiative plus militaire qui coordonne les opérations, le partage d'informations et les efforts de renforcement des capacités. À ce titre, les CMF réunissent les marines de plusieurs acteurs internationaux extérieurs à la région.<sup>5</sup> Le forum IOFMC de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD) est une autre initiative importante qui favorise la coordination régionale entre les pays de l'océan Indien en améliorant le partage d'informations et en organisant des forums pour les procureurs et les agences chargées de l'application de la loi maritime, entre autres activités.<sup>6</sup> L'IOA et l'IONS<sup>7</sup> chapeautés par l'Inde jouent tous deux un rôle de plus en plus important dans la région. Enfin, la convention internationale de Nairobi est un traité maritime contraignant qui favorise la coordination régionale entre les gouvernements, la société civile et le secteur privé.<sup>8</sup> Toutefois, il est limité aux États d'Afrique orientale et d'Afrique australe.

Aussi précieuses que soient ces différentes initiatives pour faire face aux menaces maritimes diverses et multiformes dans la région, cette diversité d'approches est

---

<sup>4</sup> Pour plus d'informations, voir COI, « Programme de sûreté maritime (# MASE) », Commission de l'océan Indien, <https://www.commissionoceanindien.org/en/portfolio-items/maritime-security-mase-programme/>

<sup>5</sup> Forces maritimes combinées, « à propos des CMF », Forces *maritimes* combinées, <https://combinedmaritimeforces.com/about/>

<sup>6</sup> ONUDD, « Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime », ONUDD, <https://www.unodc.org/easternafrika/global-programmes/global-maritime-crime-prevention/index.html>

<sup>7</sup> Ranendra Singh Sawan, "Problems and prospects of maritime security cooperation in the Indian Ocean Region: a case study of the Indian Ocean Naval Symposium (IONS)," *Royal Australian Navy Sea Power Soundings*

<sup>8</sup> Convention internationale de Nairobi, « Qui nous sommes », Convention de Nairobi, <https://www.nairobiconvention.org/nairobi-convention/who-we-are/>

également source de confusion quant à l'architecture de la sécurité maritime dans l'OIO. Des efforts ont été déployés pour initier et améliorer la collaboration entre les objectifs<sup>9</sup> communs, mais en l'absence d'une véritable coordination ou d'une hiérarchie bien établie, ces différentes initiatives peuvent donner lieu à des efforts redondants, à des priorités et à des modalités différentes pour faire face aux menaces, et à des lacunes dans la couverture.

Ce séminaire sert de plate-forme aux parties prenantes concernées pour échanger et évaluer les efforts visant à poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre d'une architecture régionale commune de sécurité maritime afin de lutter contre les menaces maritimes communes aux États africains de l'océan Indien occidental. Les participants ont également l'occasion d'évaluer les efforts locaux, nationaux et sous-régionaux visant à améliorer la coordination pour faire face aux menaces maritimes des CTO.

### **Objectifs du séminaire**

1. Évaluer les progrès réalisés par les États côtiers (Djibouti, Kenya, Mozambique, Somalie, Afrique du Sud et Tanzanie) et les États insulaires (Les Comores, Madagascar, Maurice et Seychelles) dans l'élaboration de stratégies maritimes nationales.
2. Examiner les stratégies et les mécanismes permettant de concevoir et de mettre en œuvre efficacement une architecture maritime sous-régionale commune.
3. Identifier les possibilités d'élaboration et de mise en œuvre d'une stratégie de sécurité sous-régionale de sécurité maritime.
4. Échanger les meilleures pratiques et les leçons tirées de l'expérience pour lutter efficacement contre la criminalité transnationale organisée dans l'ensemble des domaines allant de la terre à la mer.

### **Structure du séminaire**

Ce séminaire, qui s'étend sur cinq jours, comprend à la fois des séances plénières qui s'appuient sur une expertise stratégique, politique, académique et opérationnelle, et des séances de discussion où les participants sont encouragés à échanger librement sur les sujets qui se présentent. Les exposés en séance plénière seront suivis d'une période de questions-réponses animée par un modérateur, au cours de laquelle les participants seront encouragés à partager leurs expériences, à remettre en question les hypothèses et

---

<sup>9</sup> Par exemple, MASE et DCoC/JA ont déployé des efforts considérables pour collaborer et veiller à ce que leurs activités soient complémentaires. L'ONUDC travaille également en partenariat avec les CMF, les forces navales de l'UE, l'ICPO et l'OMI. En outre, le Groupe de contact sur les activités maritimes illicites dans l'océan Indien occidental (CGIMA) a été créé en 2023 pour améliorer le dialogue stratégique entre les parties prenantes. Par le passé, des forums tels que le groupe SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) ont été créés par les CMF, l'OTAN et l'UE pour améliorer la coordination de la lutte contre les menaces maritimes, notamment la piraterie. Ces forums ont permis aux marines de différents pays, à l'industrie du transport maritime et aux acteurs privés de se rencontrer régulièrement pour se coordonner. Il existe également le Groupe de contact sur les activités maritimes illicites dans l'océan Indien occidental, autrefois connu sous le nom de Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, qui a joué un rôle clé dans la conduite des opérations de lutte contre la piraterie entre 2009 et 2020.

à réfléchir à des approches créatives. Ce dialogue se poursuivra par des discussions en petits groupes où l'accent sera mis sur la résolution de problèmes. Les participants seront encouragés à partager leurs points de vue et à apprendre les uns des autres. Une équipe de formateurs expérimentés travaillera avec les participants à cette fin.

Tous les programmes du CESA sont menés dans le cadre d'une politique stricte de non-attribution. Ceci permet aux participants de contribuer et d'échanger des points de vue sans réserve, créant ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Une interprétation simultanée sera assurée pour permettre le déroulement du séminaire en français et en anglais. Tous les documents du séminaire seront fournis dans ces langues.

## Séance 1 : Vue d'ensemble et nature de la menace : CTO sur terre et en mer

**Format :** Exposé en séance plénière

### Objectifs :

- Comprendre les liens entre la criminalité transnationale organisée sur terre et en mer.
- Comprendre les tendances de la criminalité transnationale organisée dans l'océan Indien occidental (OIO).
- Identifier les acteurs criminels les plus répandus, les marchés criminels sur lesquels ils opèrent et les sources de résilience de la région.

### Contexte :

L'OIO est confronté à diverses menaces à la sécurité maritime, notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), le trafic d'êtres humains, le trafic de stupéfiants, le trafic d'espèces sauvages, les vols à main armée et la piraterie. Bon nombre de ces menaces sont des formes de criminalité transnationale organisée (CTO) qui ont des répercussions à la fois sur terre et sur mer. Si certains de ces crimes visent des cibles en mer ayant des implications sur terre, comme la piraterie, dans d'autres cas, comme la contrebande et le trafic de stupéfiants, la mer sert de moyen pour les acteurs criminels de transporter leurs marchandises illicites. De plus, comme l'a indiqué le Dr Carina Bruwer, ces « menaces sont toutes destinées à la terre, menaçant ainsi le développement et la sécurité non seulement en mer, mais aussi sur terre ».<sup>10</sup>

Des menaces non traditionnelles apparaissent également dans la région OIO. Les activités de groupes d'insurgés/terroristes militants, tels que les Houthis au Yémen, les Chabab en Somalie et l'État islamique au Mozambique, ont des implications plus larges pour la stabilité et la sécurité terrestres et maritimes de plusieurs États africains de la région de l'OIO de Djibouti au Mozambique en passant par la côte swahilie. Comme l'explique une étude de 2023 :

Le terrorisme sous toutes ses formes, se manifestant « dans/depus/à travers » les mers, a gagné en importance dans le récent discours sur la sécurité mondiale. La disparition de la frontière entre les menaces à la sécurité traditionnelles et non traditionnelles reflète le fait que les mers ont été utilisées à la fois comme moyen ou comme espace géographique

---

<sup>10</sup> Carina Bruwer, "Transnational organised crime at sea as a threat to the sustainable development goals: Taking direction from piracy and counter-piracy in the Western Indian Ocean," *African Security Review* 28 N° 3-4 (2020): 172-188, p. 173.

pour faire la guerre/commettre des actes de violence afin d'envoyer un signal sur les intentions et les motivations de ces auteurs. »<sup>11</sup>

Au Mozambique, l'État islamique du Mozambique a profité des marchés criminels de longue date présents dans la province de Cabo Delgado et le long de la côte swahilie pour mener ses activités et a, ce faisant, également constitué une menace pour les ports<sup>12</sup> et les actifs offshore<sup>13</sup>.

Compte tenu de la diversité des menaces qui pèsent sur l'océan Indien, dont beaucoup sont de nature transnationale, il est essentiel d'améliorer la coordination régionale pour faire face à ces menaces communes. Pour ce faire, il faut que les États s'entendent sur les menaces qui constituent des priorités communes. Une étude publiée en 2019 et portant sur plus de 100 représentants d'agences maritimes de 10 États de l'océan Indien a conclu que la pêche INN, le trafic de drogue, la pollution marine, la piraterie et le trafic d'êtres humains sont les menaces les plus importantes à la sécurité maritime identifiées par les personnes interrogées.<sup>14</sup> Un sondage similaire a été réalisé en janvier 2023 par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique. Les répondants de plus de 20 pays et organisations régionales/internationales de l'océan Indien occidental ont également indiqué que la pêche INN, la piraterie, le trafic illicite et d'autres formes de criminalité transnationale organisée constituaient les trois principales menaces communes à la sécurité maritime dans la région.

Il est essentiel de comprendre la nature de ces menaces communes à la sécurité maritime, leur impact sur terre et en mer, et les efforts entrepris par les États africains pour y faire face. Cette séance offre aux participants l'opportunité d'échanger sur les menaces traditionnelles et non traditionnelles à la sécurité maritime.

### Lectures complémentaires :

1. Carina Bruewer, "Africa's ocean of organised crime", *Institute for Security Studies*, 9 octobre 2023, <https://issafrica.org/iss-today/africas-ocean-of-organised-crime>
2. ENACT, Indice de la criminalité organisée en Afrique 2023 : Criminalité croissante, vulnérabilités croissantes (2023) <https://enact->

---

<sup>11</sup> Raghendra Kumar, "Navigating Non-Traditional Security Threats in the Western Indian Ocean Region: Role of India's Defence and Security Cooperation with East African Island States," *Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses Journal of Defence Studies* 17 (3) (2023): 214–243, p. 219.

<sup>12</sup> « Des rebelles s'emparent d'un port dans le nord du Mozambique, riche en gaz », *AlJazeera*, 13 août 2020, <https://www.aljazeera.com/news/2020/8/13/rebels-seize-port-in-gas-rich-northern-mozambique>

<sup>13</sup> « Mozambique : Terrorists attack Quirimba island - AIM report », *Club of Mozambique*, 13 avril 2020, <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-terrorists-attack-quirimba-island-aim-report-157567/>

<sup>14</sup> Laura Burroughs and Robert Mazurek, "Caught Red-Handed Brief: Maritime Security in The Indian Ocean: perceived Threats, Impacts, and Solutions," *One Earth Future* (juin 2019) <https://oneearthfuture.org/sites/default/files/2022-05/caught-red-handed-maritime-security-indian-ocean.pdf>

[africa.s3.amazonaws.com/uploads/pages/1708078753063-2023-11-24-oci-africa-final.pdf](https://africa.s3.amazonaws.com/uploads/pages/1708078753063-2023-11-24-oci-africa-final.pdf)

3. Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien, Riana Raymonde Randrianarisoa, "Changin Tides: The evolving illicit drug trade in the western Indian Ocean," *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, (juillet 2021)  
<https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/05/GITOC-Changing-Tides-The-evolving-illicit-drug-trade-in-the-western-Indian-Ocean.pdf>
4. Laura Burroughs and Robert Mazurek, "Caught Red-Handed Brief: Maritime Security in The Indian Ocean: perceived Threats, Impacts, and Solutions," *One Earth Future* (juin 2019), <https://oneearthfuture.org/sites/default/files/2022-05/caught-red-handed-maritime-security-indian-ocean.pdf>
5. Carina Bruwer, "Transnational organised crime at sea as a threat to the sustainable development goals: Taking direction from piracy and counter-piracy in the Western Indian Ocean," *African Security Review* 28 N° 3-4 (2020): 172-188
6. Mark Blaine and Francois Vreÿ, "Western Indian Ocean: Where trouble on land spells danger at sea," *Lowy Institute*, 29 octobre 2020,  
<https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/western-indian-ocean-where-trouble-land-spells-danger-sea>

## Séance 2 : Criminalité transnationale organisée et pêche illicite, non déclarée et non réglementée

**Format :** Exposé en séance plénière

### Objectifs :

- Échanger sur la criminalité maritime, en particulier de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), et de son impact considérable sur l'économie et la sécurité des États africains dans l'océan Indien occidental.
- Comprendre les acteurs criminels impliqués dans la pêche INN et l'état de la résistance à la pêche INN dans la région.
- Identifier les leçons tirées et les possibilités de lutte contre la pêche INN dans la région.

### Contexte :

Une grande partie des quelque 60 millions de personnes vivant dans les zones côtières de la région de l'OIO dépendent de la mer pour leur sécurité sociale, culturelle et économique.<sup>15</sup> La pêche INN affecte directement les économies de ces États et les écosystèmes marins de la région, sapant les efforts de réglementation et de gestion durable des pêcheries. En outre, ces activités illicites mettent en péril les principaux acteurs de la chaîne de valeur des produits de la mer. Il s'agit notamment des « communautés côtières vulnérables des pays moins développés qui dépendent principalement de l'océan pour leur subsistance, ainsi que des pêcheurs à grande et à petite échelle qui respectent les règles, mais sont perdants face à la fraude endémique et généralisée ». <sup>16</sup> En outre, le réchauffement des températures océaniques exacerbe les pratiques de pêche non durables dans la région ; ce qui a des effets dévastateurs sur les écosystèmes marins et les économies locales.

La pêche INN est également liée à d'autres menaces maritimes. La prédominance des chalutiers étrangers, qui épuisent les populations de pêcheurs, a contraint les pêcheurs locaux des États insulaires et côtiers, comme les Seychelles<sup>17</sup>, à s'aventurer dans des eaux illégales. En outre, la pêche INN contribue à la déstabilisation des sociétés, ce qui a incité les communautés de pêcheurs locales à se tourner vers la piraterie. Au milieu des années 2000, l'État du Puntland, au nord-est de la Somalie, était considéré comme

---

<sup>15</sup> PENUE-Convention internationale de Nairobi et WIOMSA, *The regional state of the coast report: Western Indian Ocean* (Nairobi: PNUE et WIOMSA, 2015) p. 4 <https://www.unep.org/resources/report/regional-state-coast-report-western-indian-ocean>

<sup>16</sup> WWF, "Unregulated Fishing on the High Seas of the Indian Ocean: The impacts on, risks to, and challenges for sustainable fishing and ocean health," *World Wildlife Fund* (2020) p. 4, [https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt\\_unregulated\\_fishing\\_on\\_the\\_high\\_seas\\_of\\_the\\_indian\\_ocean\\_2020.pdf](https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt_unregulated_fishing_on_the_high_seas_of_the_indian_ocean_2020.pdf)

<sup>17</sup> « Indice 2023 de la criminalité organisée en Afrique : Seychelles », <https://africa.ocindex.net/country/seychelles>

l'épicentre de la piraterie menée par les communautés locales de pêcheurs en colère contre la prédation des chalutiers étrangers. Une réponse coordonnée des acteurs régionaux et internationaux a permis de réduire considérablement les incidents de piraterie dans la région d'ici à 2020. Cependant, la piraterie semble reprendre de plus belle le long des côtes somaliennes. Selon les estimations fournies par l'International Crisis Group dans un rapport de juin 2024, « les<sup>18</sup> pirates somaliens ont été impliqués dans plus de 30 incidents de flibuste depuis novembre 2023. » De plus, dans des régions telles que le Cabo Delgado au Mozambique, la pêche INN, entre autres facteurs, pourrait avoir contribué à la déstabilisation sociale qui crée les conditions propices à l'émergence et à l'essor des groupes criminels organisés et de la récente insurrection.<sup>19</sup>

Cette séance offre aux participants l'opportunité de discuter des impacts de la pêche INN sur les économies des États africains et de ses implications plus larges sur la stabilité et la sécurité dans la région. Les participants auront également l'occasion d'examiner les leçons tirées des efforts déployés pour lutter contre la pêche INN.

### Lectures complémentaires :

1. WWF, "Unregulated Fishing on The High Seas of the Indian Ocean: The impacts on, risks to, and challenges for sustainable fishing and ocean health," *World Wildlife Fund* (2020) p. 4, [https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt\\_unregulated\\_fishing\\_on\\_the\\_high\\_seas\\_of\\_the\\_indian\\_ocean\\_2020.pdf](https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt_unregulated_fishing_on_the_high_seas_of_the_indian_ocean_2020.pdf)[https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt\\_unregulated\\_fishing\\_on\\_the\\_high\\_seas\\_of\\_the\\_indian\\_ocean\\_2020.pdf](https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwftmt_unregulated_fishing_on_the_high_seas_of_the_indian_ocean_2020.pdf)
2. Omar Mahmood, "The Roots of Somalia's Slow Piracy Resurgence," *International Crisis Group* (7 juin 2024) <https://www.crisisgroup.org/africa/horn-africa/somalia/roots-somalias-slow-piracy-resurgence#:~:text=Somali%20pirates%20have%20been%20implicated,trawlers%20has%20frustrated%20local%20fishermen>
3. WWF, "Assessing Financial Flows within the South West Indian Ocean Blue Economy – Mozambique", *Fonds mondial pour la nature* (30 août 2024) <https://www.wwf-swio.org/latest/reports/?49764/Assessing-Financial-Flows-within-the-South-West-Indian-Ocean-Blue-Economy---Mozambique>

---

<sup>18</sup> Omar Mahmood, "The Roots of Somalia's Slow Piracy Resurgence," *International Crisis Group* (7 juin 2024) <https://www.crisisgroup.org/africa/horn-africa/somalia/roots-somalias-slow-piracy-resurgence#:~:text=Somali%20pirates%20have%20been%20implicated,trawlers%20has%20frustrated%20local%20fishermen>.

<sup>19</sup> « Indice 2023 de la criminalité organisée en Afrique : Mozambique », <https://africa.ocindex.net/country/mozambique>

4. Sarah M. Glaser, Paige M. Roberts et Kaija J. Hurlburt, "Foreign Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing in Somali Waters Perpetuates Conflict", *Frontiers in Marine Science* (2019).
5. Colleen Devlin, Sarah M. Glaser, Joshua E. Lambert et Ciera Villegas, "The causes and consequences of fisheries conflict around the Horn of Africa", *Journal of Peace Research* 59 N° 5 (2022): 890-902.

## Séance 3 : Vue d'ensemble de l'élaboration des stratégies nationales et régionales de sécurité maritime

**Format :** Exposé en séance plénière  
Groupes de discussion

### Objectifs :

- Analyser les défis et les possibilités d'élaboration de stratégies nationales intégrées de sécurité maritime.
- Échanger sur les leçons tirées des processus d'élaboration des stratégies nationales de sécurité maritime dans la région.
- Échanger sur le rôle des stratégies nationales de sécurité maritime dans le soutien à la coordination et à la coopération régionales entre les États côtiers et insulaires africains dans l'océan Indien occidental.
- Évaluer les progrès accomplis dans l'élaboration d'une stratégie régionale de sécurité maritime.

### Contexte :

Les stratégies nationales de sécurité maritime (SNSM) constituent la pierre angulaire de l'harmonisation et de la coordination de la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime. Une SNSM décrit les menaces, les défis, les priorités et les capacités spécifiques d'un État concernant son domaine maritime, ce qui permet d'adopter une approche personnalisée pour aborder la question de la sécurité maritime.<sup>20</sup> Ces stratégies sont essentielles, car elles permettent de comprendre clairement comment les ressources nationales peuvent être utilisées efficacement pour lutter de manière coordonnée contre les menaces communes tout en répondant aux préoccupations spécifiques en matière de sécurité nationale. En outre, ces stratégies mettent souvent en évidence les lacunes relatives aux capacités, ce qui permet d'orienter les efforts de renforcement des capacités, notamment en matière de formation, d'affectation des ressources et d'assistance internationale.

En outre, les stratégies nationales renforcent la confiance et la collaboration, ce qui est vital dans une région où les frontières et les juridictions nationales peuvent compliquer les opérations conjointes. L'OIO s'étend sur plusieurs zones maritimes et la souveraineté nationale reste une question sensible. Une SNSM clarifie la capacité et la volonté d'un État de s'engager dans des patrouilles conjointes, le partage d'informations et des réponses coordonnées, garantissant le respect de la souveraineté nationale tout en encourageant la collaboration régionale.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> La Stratégie AIM de l'UA. 2012. Stratégie africaine maritime intégrée. Consulté le 15 octobre 2024

<sup>21</sup> Christian Bueger et Timothy Edmunds, " Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies ", *International Affairs* 93 n° 6 (2017): 1293–1311

La coordination aux niveaux local, national et sous-régional est essentielle pour que les initiatives régionales de l'OIO fonctionnent de manière optimale. En l'absence de stratégies nationales définissant les rôles, les responsabilités et les actions spécifiques sécuritaires maritimes, les initiatives régionales ne disposent pas des bases nécessaires à une coopération efficace.

Une étude réalisée en 2022 souligne l'urgence de résoudre les problèmes qui affectent la sécurité maritime en Afrique.<sup>22</sup> Elle révèle qu'une connaissance limitée du domaine maritime (CDM), une grande cécité face à la mer, la perte et la sous-exploitation des richesses maritimes et l'absence de puissance maritime sont des indicateurs de stratégies maritimes défectueuses ou inexistantes.<sup>23</sup> Ces problèmes entraînent des niveaux élevés de pêche INN, de vols à main armée en mer, de piraterie, de contrebande, de trafic et la persistance d'une domination extérieure sur les eaux africaines.<sup>24</sup> Les résultats de l'étude constituent un appel à l'action, soulignant l'importance d'élaborer des stratégies maritimes efficaces pour lutter contre ces problèmes.

Cette séance permet aux participants d'évaluer les progrès réalisés par les différents États dans l'élaboration de stratégies nationales. En outre, les participants discuteront du potentiel d'une stratégie régionale de sécurité maritime pour améliorer la coordination dans le but de contrer les menaces maritimes communes.

### **Questions de discussion :**

1. Votre pays dispose-t-il d'une stratégie nationale de sécurité maritime ?
  - a. Si oui, quels sont les principaux enseignements tirés du processus d'élaboration de la stratégie et quelles sont les parties prenantes impliquées dans ce processus ? Des acteurs non étatiques, tels que le secteur privé, ont-ils également été impliqués ?
  - b. Si oui, quels obstacles, le cas échéant, votre pays a-t-il rencontrés dans l'élaboration de sa stratégie nationale de sécurité maritime ?
  - c. Si ce n'est pas le cas, où en est votre pays dans le processus d'élaboration d'une stratégie ? De quel soutien a-t-on besoin pour élaborer une stratégie ?
2. Comment l'élaboration et mise en application d'une stratégie de sécurité nationale maritime dans les États africains peuvent-elles améliorer la coordination régionale pour faire face à des menaces communes grâce au partage d'informations et à des initiatives de renforcement des capacités ?

---

<sup>22</sup> Manu Lekunze, "Maritime strategy in Africa: strategic flaws exposing Africa to vulnerabilities from food insecurity to external domination", *Third World Quarterly*, 43 N° 12 (2022): 2852-2868.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Ibid.

3. Le paysage des initiatives en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien est caractérisé par divers projets plus ou moins coordonnés, notamment le DCoC/JA, le Programme MASE, le CMF, l'IOfMC, l'IOIRA et l'IONS. L'élaboration d'une Stratégie de sécurité maritime régionale unifiée peut-elle contribuer à harmoniser ces initiatives dans le cadre d'une architecture régionale commune de sécurité maritime ?
  - a. Si oui, expliquez comment
4. Comment les stratégies nationales de sécurité maritime peuvent-elles soutenir la poursuite de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une architecture régionale commune de sécurité maritime pour les États d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe ?

### Lectures complémentaires :

1. Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA). (2017). « Le processus d'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité maritime en Afrique » *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*. (2016) <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2024/03/TK-MSS-2024FR-Elaboration-d-une-strategie-nationale-de-securite-maritime-en-Afrique.pdf>
2. OMI, « Les États travaillent à l'élaboration d'une stratégie de sécurité maritime régionale pour l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden », Organisation maritime internationale, 21 novembre 2024, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2185.aspx>.
3. Christian Bueger et Timothy Edmunds. « Au-delà de la sécurité maritime : Un nouvel agenda pour les études sur la sécurité maritime. » *International Affairs* 93 N° 6 (2017) : 1293-1311.
4. Manu Lekunze. « La stratégie maritime en Afrique : des failles stratégiques qui exposent l'Afrique à des vulnérabilités allant de l'insécurité alimentaire à la domination extérieure. » *Third World Quarterly* 43 N° 12 (2022) : 2852-2868
5. François Vreÿ. "African Maritime Security: A Time for Good Order at Sea." *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* 2 N° 4 (2010): 121-132.
6. La stratégie AIM de l'UA. Stratégie africaine maritime intégrée. (2012). [https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/33832-wd-african\\_union\\_3-1.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/33832-wd-african_union_3-1.pdf)

## **Séance 4 : Réponses au niveau national : Coordination**

**Format :** Exposé en séance plénière  
Groupes de discussion

### **Objectifs :**

- Évaluer les efforts nationaux visant à améliorer la coordination interagence pour lutter contre les CTO sur terre et en mer.
- Identifier des approches stratégiques pour renforcer la coordination entre les acteurs maritimes et les autres acteurs gouvernementaux concernés par la lutte contre les activités illicites.

### **Contexte :**

La coordination de la collecte de renseignements, du partage d'informations et des opérations maritimes avec les États voisins est essentielle pour renforcer la sécurité dans la région de l'océan Indien occidental (OIO). Le niveau national sert de base à l'efficacité des architectures de sécurité maritime sous-régionales et régionales qui favorisent la coordination entre les États. Les États côtiers et insulaires qui peuvent surveiller et sécuriser efficacement leur domaine maritime constituent la première ligne de défense et apportent des réponses localisées.

Les menaces à la sécurité maritime dans la région sont de nature multiforme et constituent souvent des formes de criminalité transnationale organisée ayant des répercussions sur terre et en mer. C'est pourquoi les autorités nationales doivent coordonner les efforts non seulement de leurs marines et de leurs garde-côtes, mais aussi de la société civile et des partenaires industriels. Les autorités nationales doivent également obtenir l'adhésion politique nécessaire pour consacrer des ressources et des capacités suffisantes à l'amélioration de la connaissance du domaine maritime (CDM) et à la conduite d'opérations en mer. En renforçant les capacités des autorités nationales, chaque État de l'océan Indien améliore non seulement sa capacité à protéger ses eaux, mais renforce également la sécurité régionale, créant ainsi un environnement plus sécurisé pour tous.

Malgré son importance au niveau national, de nombreux États africains de l'océan Indien disposent de capacités limitées en matière de CDM et d'application de la loi maritime. De nombreux États s'efforcent de rassembler, d'analyser et de partager efficacement les informations sur les menaces à la sécurité maritime provenant de diverses sources. Sans ces capacités de collecte et de diffusion d'informations et de renseignements, il est encore plus difficile de mener à bien des actions de contrôle. En outre, les agences nationales chargées de l'application de la loi maritime fonctionnent avec des ressources limitées et sont confrontées à des contraintes en termes de personnel et d'équipements.

Toutefois, certains États se sont efforcés d'améliorer leurs capacités en matière de CDM et d'application de la loi. Le code de conduite de Djibouti/amendement de Djeddah (DCoC/JA) invite les membres à créer des centres nationaux de partage d'informations maritimes (NMISC) et à désigner des centres de coordination nationaux chargés de coordonner le partage d'informations. Lors de la récente réunion de haut niveau tenue en Tanzanie en novembre 2024, les États signataires de la DCoC/JA ont réaffirmé la nécessité d'accélérer la mise en œuvre des NMISC. Par exemple, le Centre national de fusion d'informations maritimes de Madagascar, situé à Antananarivo, a permis de coordonner efficacement le partage d'informations au niveau national. D'autres États, comme les Comores et l'île Maurice, mettent également en place des centres nationaux. Le Comité national de la sécurité maritime du Kenya coordonne les activités de plusieurs agences, notamment les garde-côtes, l'autorité maritime, l'autorité portuaire, la marine, les services de renseignement nationaux, le service de protection de la faune et le ministère public, afin de faire face aux menaces maritimes dans les eaux territoriales du Kenya.

Des efforts supplémentaires sont encore nécessaires pour le renforcement des capacités des autorités nationales et l'amélioration de la connaissance du domaine maritime parmi les États côtiers et insulaires africains de l'océan Indien. Cette séance offre aux participants l'occasion de réfléchir et de discuter des travaux d'étude que les États de la région doivent entreprendre pour améliorer leurs capacités en matière de CDM et d'application de la loi maritime.

### **Questions de discussion :**

1. Dans votre pays, quelles sont les procédures de coordination de la surveillance, du suivi, du partage d'informations et des opérations entre les différentes agences pour la lutte contre les activités maritimes illicites ?
2. Votre pays a-t-il mis en place un centre national d'échange d'informations maritimes ?
  - a. Dans l'affirmative, quelles sont les principales leçons tirées de la mise en œuvre et de l'exploitation d'un tel centre de coordination ?
  - b. Si ce n'est pas le cas, où en est votre pays dans le processus d'élaboration et/ou de mise en œuvre d'un tel centre ? Quel soutien est nécessaire pour l'élaboration/la mise en œuvre du centre ?
3. Quelles décisions politiques pourraient renforcer les structures nationales de coordination maritime dans votre pays ?
4. Votre pays dispose-t-il d'un officier de liaison affecté au CRFIM et au CRCO, ainsi que d'un Centre de coordination national pour le DCoC/JA ?

- a. Si oui, quelles sont les procédures en vigueur pour la coordination de l'échange d'informations par le biais de ces canaux ?
  - b. Si non, comment votre pays se coordonne-t-il avec les acteurs régionaux ? Quelles sont les procédures en place au niveau national pour faciliter la coordination régionale ?
5. Quelles sont les technologies futures nécessaires au niveau national pour améliorer la connaissance du domaine maritime, et comment pouvons-nous assurer l'interopérabilité dans la région ?

**Lectures complémentaires :**

- Kelly Moss et Maisie Pigeon, "Stable Seas: Western Indian Ocean," Stable Seas (mars 2022)
- Christian Bueger, Timothy Edmunds et Jan Stockbruegger, "Securing the Seas: A Comprehensive Assessment of Global Maritime Security", *UNIDIR* (2024).
- Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, "Mapping the Indian Ocean Region," Carnegie Endowment for International Peace, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/research/2023/06/mapping-the-indian-ocean-region?lang=en>

## Séance 5 : Réponses au niveau régional : Partage d'informations et opérations conjointes

**Format :** Exposé en séance plénière  
Groupes de discussion

### Objectifs :

- Évaluer la capacité du Centre régional de coordination des opérations (CRCO) et du Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) à coordonner le partage d'informations et d'opérations conjointes en mer.
- Transmettre les leçons tirées en matière de confiance et de coordination entre les parties prenantes nationales et régionales afin de favoriser un partage d'informations rapide et précis pour lutter contre les flux illicites dans l'océan Indien occidental (OIO).
- Identifier les outils et mécanismes spécifiques – tels que les plates-formes de communication sécurisées, les procédures d'exploitation standard (PES) et les accords interagences – susceptibles d'améliorer la coordination et le partage d'informations entre les agences nationales et entre les centres régionaux.

### Contexte :

Diverses initiatives existent déjà pour soutenir la coordination régionale dans l'océan Indien occidental.<sup>25</sup> L'une de ces initiatives est le Programme pour la promotion de la sécurité maritime (MASE) financé par l'Union européenne et dirigé par la Commission de l'océan Indien (COI). L'objectif global du Programme est de renforcer la sécurité et les capacités maritimes en Afrique orientale et en Afrique australe et dans la région de l'océan Indien. Pour atteindre cet objectif, le Programme a recherché une approche collaborative en vue d'élaborer une architecture régionale de sécurité maritime. Le Centre régional de coordination des opérations (CRCO) et le Centre régional de Fusion des informations maritimes (CRFIM) font partie de cette architecture.

Les deux centres ont été créés en 2018 après la signature de deux accords régionaux visant à renforcer le partage d'informations et la coordination des opérations maritimes. Situé à Madagascar, le CRFIM recueille, traite, stocke et partage les informations provenant des États membres. L'objectif principal du Centre est d'utiliser les données recueillies pour émettre des alertes en cas de menaces imminentes ou confirmées pour la sécurité et la sûreté maritimes. En d'autres termes, le CRFIM se concentre sur l'approfondissement de la connaissance du domaine maritime. Le CRFIM fournit également des séances

---

<sup>25</sup> Parmi les initiatives les plus remarquables, figurent : le Code de conduite de Djibouti et l'Amendement de Djeddah (DCoC/JA) ; l'architecture du Programme pour la sécurité maritime (MASE) ; la Force maritime combinée (CMF) ; le Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime (IOFMC) ; la Convention de Nairobi ; l'Association des pays riverains de l'océan Indien (IORA) ; et le Symposium naval de l'océan Indien (IONS) (réunion de spécialistes).

d'information quotidiennes, des analyses et des rapports hebdomadaires, ainsi que des résumés pour la presse.

Le CRCO, dont le siège se trouve aux Seychelles, collabore étroitement avec le CRFIM, utilisant les informations fournies par le Centre de fusion pour coordonner les opérations en mer. Pour ce faire, le CRCO travaille en étroite collaboration avec les États membres afin de mettre en commun les ressources. Comme l'a expliqué le Capitaine Sam Gontier, directeur du CRCO, lors d'un exercice maritime en 2024 :

« Le rôle principal du CRFIM est d'analyser et de détecter les navires présentant un intérêt et de transmettre ces informations au CRCO afin que nous puissions prendre des mesures à leur encontre »... « Par exemple, si nous soupçonnons ou savons qu'un navire transporte des stupéfiants et que les ressources les plus proches se trouvent aux Seychelles et à Maurice, nous leur demanderons leur soutien et nous coordonnerons les opérations à partir d'ici ».<sup>26</sup>

Chaque pays<sup>27</sup> signataire des accords MASE est censé disposer d'un officier de liaison international (OLI) affecté à la fois au CRFIM et au CRCO, afin de faire le lien entre leurs centres nationaux respectifs et ces organismes régionaux. En outre, la COI s'est efforcé d'améliorer la collaboration, la coordination et la complémentarité avec d'autres initiatives régionales dans l'OIO, notamment avec le Code de conduite de Djibouti et l'amendement de Djeddah facilités par l'Organisation maritime internationale et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

Les centres régionaux du Programme MASE se sont donc révélés efficaces pour obtenir des résultats opérationnels. Dans le cadre de l'architecture de MASE, les centres mènent des dizaines d'opérations maritimes chaque année. Pourtant, les États de l'océan Indien restent confrontés à des problèmes de capacités et de ressources qui affectent leur capacité à surveiller efficacement leur domaine maritime, à réglementer leurs activités maritimes et à coordonner leurs activités par l'intermédiaire de centres régionaux tels que le CRCO et le CRFIM. En outre, les États membres de l'OIO restent confrontés à des obstacles réglementaires au partage de l'information, ainsi qu'à des contraintes en matière de technologie et de ressources. Plusieurs efforts sont en cours pour fournir des technologies gratuites ou peu coûteuses, tandis que des centres comme le CRCO travaillent avec les États membres pour mettre en commun les ressources de manière rentable afin de répondre aux crimes maritimes. Dans le même temps, certains États signent des protocoles d'accord, des accords de transport maritime et des protocoles d'exploitation afin d'améliorer la coordination opérationnelle et l'échange d'informations et de

---

<sup>26</sup> Yvonne Levardi. « Maritime Collaboration : RCOC's Support to Cutlass Express 2024, » *U.S. Navy*, 7 mars 2024, <https://www.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=1&ModuleId=523&Article=3699731>

<sup>27</sup> Les pays signataires sont les suivants : Les Comores, Djibouti, la France, le Kenya, Madagascar, Maurice et les Seychelles.

renseignements. Pourtant, les lacunes en matière de capacités et les contraintes liées à l'échange d'informations persistent.

Cette séance permet aux participants d'évaluer la capacité du CRFIM et du CRCO à coordonner l'échange/le partage d'informations et les opérations conjointes en mer. Les participants peuvent également tirer des leçons sur l'instauration de la confiance et de la coordination entre les parties prenantes nationales et régionales.

### **Questions de discussion :**

1. Par quelles procédures les organismes régionaux tels que le CRFIM et le CRCO se coordonnent-ils avec les parties prenantes nationales en Afrique orientale et australe pour surveiller et sécuriser le domaine maritime ?
  - a. Quels sont, le cas échéant, les obstacles rencontrés par le CRFIM et le CRCO dans la coordination avec les acteurs nationaux de la région ? Quels sont les efforts entrepris pour améliorer la coordination avec les parties prenantes nationales ?
  - b. Du point de vue des États, comment les acteurs nationaux peuvent-ils améliorer la coordination avec le CRFIM et le CRCO ?
2. Comment le CRFIM et le CRCO se coordonnent-ils avec d'autres entités/initiatives de coordination régionale telles que le DCoC/JA et l'IOFMC de l'ONUDC ? Quelles sont les procédures en place pour faciliter une coordination efficace ?
3. Comment le CRFIM et le CRCO se coordonnent-ils avec les parties prenantes internationales ? Quelles sont les procédures en place pour faciliter une coordination efficace ?

### **Lectures complémentaires :**

1. Commission de l'océan Indien, « Programme de sûreté maritime (MASE) », Commission de l'océan Indien, <https://www.commissionoceanindien.org/en/portfolio-items/maritime-security-mase-programme/>
2. « Sécurité maritime en Afrique orientale et en Afrique australe et l'océan Indien », <https://www.commissionoceanindien.org/wp-content/uploads/2019/06/MASE-new-brochure-FR-LR-Final-V2-30-05-19.pdf>
3. Christian Bueger, "Who Secures the Western Indian Ocean? The Need for Strategic Dialogue," *Center for Maritime Strategy*, 19 septembre 2024,

<https://centerformaritimestrategy.org/publications/who-secures-the-western-indian-ocean-the-need-for-strategic-dialogue/>

4. Yvonne Levardi. « Maritime Collaboration : RCOC's Support to Cutlass Express 2024, » *U.S. Navy*, 7 mars 2024,  
<https://www.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=1&ModuleId=523&Article=3699731>

## Séance 6 : Évaluation des engagements internationaux dans l’océan Indien occidental

**Format :** Exposé en séance plénière

### **Objectifs :**

- Comprendre l’intérêt stratégique de la communauté internationale pour l’océan Indien occidental.
- Évaluer l’impact de la présence de la communauté internationale sur les activités criminelles maritimes, en particulier les CTO en mer.
- Approfondir la compréhension des perspectives des acteurs extérieurs pour l’océan Indien occidental.

### **Contexte :**

L’océan Indien occidental (OIO) se caractérise par une mosaïque d’initiatives qui se chevauchent et parfois se concurrencent, dont beaucoup impliquent des acteurs internationaux. Depuis que la piraterie somalienne a atteint son apogée entre 2008 et 2012, les efforts déployés au niveau mondial pour renforcer la sécurité maritime dans l’océan Indien se sont intensifiés.<sup>28</sup> Ces efforts ont principalement visé l’amélioration de la capacité des États de la région à gérer les problèmes de sécurité maritime et à mettre en place une architecture régionale de sécurité maritime qui favorise la collaboration internationale. Parmi les principaux acteurs internationaux qui mènent et soutiennent des initiatives dans la région figurent des États comme les États-Unis, la France, l’Inde et la Chine, des unions supranationales comme l’Union européenne (UE) et des organismes des Nations Unies comme l’Organisation maritime internationale (OMI) et l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

La présence internationale dans la région a donné des résultats positifs. Notamment, les mécanismes de coordination de la lutte contre la piraterie mise en place en 2008 ont permis de réduire considérablement les actes de piraterie dans la région à l’horizon 2020, bien que la piraterie au large des côtes somaliennes semble à nouveau en hausse.<sup>29</sup> Les opérations navales dans la région ont également contribué aux efforts visant à protéger la navigation dans la région et à lutter contre la criminalité bleue, y compris la criminalité transnationale organisée. En outre, les acteurs internationaux se sont efforcés d’améliorer

---

<sup>28</sup> Christian Bueger, “Coordinating and Deconflicting Naval Operations in the Western Indian Ocean,” *RUSI*, 9 février 2024, <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/coordinating-and-deconflicting-naval-operations-western-indian-ocean>; Bueger, “Who Secures the Western Indian Ocean?”

<sup>29</sup> Pour plus d’informations, consultez Omar Mahmood, « The Roots of Somalia's Slow Piracy Resurgence », *International Crisis Group* (7 juin 2024) <https://www.crisisgroup.org/africa/horn-africa/somalia/roots-somalias-slow-piracy-resurgence#:~:text=Somali%20pirates%20have%20been%20implicated, trawlers%20has%20frustrated%20local%20fishermen> ; Bueger, "Coordinating and Deconflicting Naval Operations in the Western Indian Ocean".

la coordination des opérations et de l'échange d'informations dans la région par le biais de divers mécanismes.<sup>30</sup>

Malgré l'impact de ces initiatives et des efforts de coordination et de résolution des conflits entre les différents projets dans la région, il reste nécessaire d'améliorer encore les efforts de coordination à long terme et de soutenir le développement des capacités nationales et régionales des États africains. Les acteurs nationaux restent confrontés à des contraintes de capacité qui limitent leur connaissance du domaine maritime et leurs capacités d'application de la loi maritime. Bien que les différents efforts internationaux déployés dans la région aient contribué à améliorer les capacités des États africains à faire face aux menaces maritimes multiformes dans la région, la présence navale croissante de divers acteurs internationaux risque d'aggraver les tensions géopolitiques.<sup>31</sup> À l'avenir, une approche multipartite est nécessaire pour offrir aux États africains de la région de l'océan Indien occidental de meilleures possibilités de favoriser une coordination efficace. Avec la récente menace houthis en mer Rouge, la résurgence de la piraterie et le modèle actuel de sécurité maritime traditionnelle et non traditionnelle dans la région, la sécurisation de l'OIO est sans aucun doute un impératif mondial commun.

Cette séance permet aux participants d'évaluer l'impact de la présence des acteurs extérieurs sur les activités criminelles maritimes dans l'océan Indien occidental et de comprendre leurs perspectives et intérêts à long terme dans la région.

#### **Questions de discussion :**

1. Comment les acteurs extérieurs peuvent-ils continuer à contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une architecture commune de sécurité maritime pour les États d'Afrique orientale et d'Afrique australe de la région ?
2. Quel est l'avenir de la force maritime combinée (CMF) dans la région de l'OIO et comment peut-elle soutenir au mieux les initiatives régionales visant à rendre opérationnelle une architecture de sécurité maritime régionale partagée entre les États d'Afrique orientale et d'Afrique australe ?
3. Quel est l'avenir de l'exercice maritime Cutlass Express dans l'OIO ? La région a-t-elle besoin de plus d'exercices ou d'opérations conjointes ? Si d'autres exercices sont nécessaires, à quoi devraient-ils ressembler ?
4. Quelles sont les perspectives à long terme de l'Inde pour la région de l'OIO et quel rôle peut-elle jouer dans la mise en œuvre d'une architecture de sécurité maritime régionale partagée entre les États d'Afrique orientale et d'Afrique australe ?

---

<sup>30</sup> Pour plus d'informations, se référer à Bueger, « Coordinating and Deconflicting Naval Operations in the Western Indian Ocean ».

<sup>31</sup> Ibid.

## Lectures complémentaires :

1. Christian Bueger, "Coordinating and Deconflicting Naval Operations in the Western Indian Ocean", *RUSI*, 9 février 2024, <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/coordinating-and-deconflicting-naval-operations-western-indian-ocean>
2. Raghvendra Kumar, "India's Strategic Interests and Partnership with Island States of Africa in the Western Indian Ocean Region", *Journal of Asian Security and International Affairs* 7 N° 2 (2020): 227-243.
3. Christian Bueger & Jan Stockbruegger, "Maritime security and the Western Indian Ocean's militarization dilemma," *African Security Review*, 31 N° 2 (2022): 195-210

## Séance 7 : Collaboration en matière de lutte contre la CTO : Poursuite des activités maritimes illicites

**Format :** Exposé en séance plénière

### Objectifs :

- Évaluer la capacité des acteurs nationaux, régionaux et internationaux à poursuivre efficacement les activités maritimes illicites, en particulier le trafic de stupéfiants, dans l’océan Indien occidental.
- Donner un aperçu de la manière dont le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime dans l’océan Indien de l’Ouest de l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONU DC GMCP) aide les États membres à mettre un terme aux activités maritimes illicites, en particulier au trafic de drogue et à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).
- Tirer les leçons des défis juridiques et logistiques uniques que pose la poursuite des crimes maritimes, notamment la collecte de preuves, la chaîne de possession, l’entraide judiciaire et l’extradition.

### Contexte :

La poursuite des activités maritimes illicites dans l’océan Indien occidental (OIO) est un défi pour plusieurs raisons. De nombreux États côtiers et insulaires africains ne disposent pas de capacités suffisantes en matière de surveillance maritime, d’application de la loi, de poursuites et de justice pour juger et poursuivre efficacement les délits maritimes sans soutien international. En outre, tous les États de la région ne disposent pas des cadres nécessaires pour lutter contre les nombreuses activités illicites dans l’océan Indien, en particulier le trafic de stupéfiants et la pêche INN. La complexité des frontières juridictionnelles complique également les efforts déployés pour parvenir à une finition juridique.

La poursuite des actes de piraterie au large des côtes somaliennes a connu quelques succès. L’un des facteurs clés de la réussite des poursuites contre les pirates a été la mise en place d’accords de partage des charges, dans le cadre desquels les forces navales internationales capturaient les suspects, tandis que les États de la région, comme le Kenya et les Seychelles, s’occupaient des poursuites et de l’incarcération.<sup>32</sup> Des acteurs extérieurs ont en outre financé la détention et la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Christian Bueger, “Somali pirates are back in action. A strong global response is needed,” *Safe Seas*, 19 janvier 2024, <https://www.safeseas.net/piracy-2024/>

<sup>33</sup> Bureau du Fonds d’affectation spéciale multi-partenaires des Nations Unies, « Fonds d’affectation spéciale de lutte contre la piraterie : Renforcer la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes », Bureau du Fonds d’affectation spéciale multipartenaires des Nations Unies <https://mptf.undp.org/fund/apf00> ; Bueger, "Somali pirates are back in action".

En outre, dans le cadre du Forum de l’océan Indien sur la criminalité maritime (IOFMC), l’Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC), par l’intermédiaire de son Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime (GMCP) océan Indien de l’Ouest, a lancé une série de forums à l’intention des professionnels concernés par la criminalité maritime. Ces forums s’adressent principalement aux procureurs et aux agences chargées de l’application de la loi maritime. Grâce à son réseau de procureurs, l’ONUDC offre aux avocats de la région de l’océan Indien occidental, des possibilités de dialogue, de formation à l’entraide judiciaire et de participation à des simulations de procès visant à améliorer la coordination des poursuites et des jugements concernant les activités maritimes illicites régionales, telles que le trafic de stupéfiants. En outre, le GMCP aide les États participants à réviser leur cadre juridique et à mettre en œuvre les conventions et accords internationaux dans leurs cadres juridiques nationaux.

Cette séance offre aux participants l’occasion d’évaluer les efforts nationaux, régionaux et internationaux visant à poursuivre efficacement les activités maritimes illicites. Les participants peuvent également tirer des leçons des défis juridiques et logistiques uniques que pose la poursuite des crimes maritimes.

#### **Questions de discussion :**

1. Quelles initiatives votre pays a-t-il prises pour faciliter la collecte de preuves et les pratiques d’échange avec les États voisins et les partenaires internationaux afin de parvenir à l’arrêt des poursuites ? Y a-t-il des obstacles que vous rencontrez au niveau national ?
2. Comment l’architecture régionale existante au sein de l’OIO soutient-elle la poursuite efficace des activités maritimes illicites, en particulier le trafic de stupéfiants et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ? Que peut-on faire pour améliorer la coordination des poursuites contre les délits maritimes illicites entre les États côtiers et les États insulaires d’Afrique ?
3. Quelles possibilités le Forum du réseau des procureurs (PNF) de l’ONUDC peut-il continuer à offrir pour soutenir les efforts de finalisation juridique dans la région. Quelles sont vos attentes pour l’avenir ?

#### **Lectures complémentaires :**

1. ONUDC, « Océan Indien de l’Ouest », Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/Indian-Ocean.html>
2. Christian Bueger, “Somali pirates are back in action. A strong global response is needed,” *Safe Seas*, 19 janvier 2024, <https://www.safeseas.net/piracy-2024/>

3. Christian Bueger, Timothy Edmunds et Jan Stockbruegger, "Securing the Seas - A Comprehensive Assessment of Global Maritime Security", *UNIDIR* (2024).
4. Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien et Riana Raymonde Randrianarisoa, « The evolving illicit drug trade in western Indian ocean », *Global Initiative Against Transnational Organized Crime* (juin 2021)  
<https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/05/GITOC-Changing-Tides-The-evolving-illicit-drug-trade-in-the-western-Indian-Ocean.pdf>

## Séance 8 : Collaboration en matière de lutte contre la CTO : surveillance maritime et lutte contre les stupéfiants

**Format :** Exposé en séance plénière

### Objectifs :

- Fournir une vue d'ensemble d'une affaire d'interdiction de stupéfiants par voie maritime menée dans l'océan Indien occidental, en présentant aux participants les différentes agences nationales et régionales impliquées dans la coordination de la surveillance maritime et le processus d'interdiction, y compris les agences de lutte contre les stupéfiants et les agences chargées de l'application de la loi maritime.
- Discuter des autorités, du mandat, des règles d'engagement, des rôles, des responsabilités et de la structure hiérarchique des différentes agences impliquées dans l'affaire d'interdiction.
- Transmettre les leçons tirées de la navigation et de la maîtrise des dispositions juridictionnelles complexes et des obstacles institutionnels à la coordination de la surveillance et de l'interdiction des stupéfiants en mer.

### Contexte :

De nombreux flux illicites transitent par l'océan Indien occidental, les stupéfiants étant les plus courants. Les États côtiers et insulaires d'Afrique orientale et d'Afrique australe sont depuis longtemps impliqués dans la culture, la production, la consommation, la contrebande et le trafic de drogues illicites.<sup>34</sup> Actuellement, la région sert à la fois de plaque tournante et de marché de destination pour diverses drogues illicites. Des quantités importantes de cocaïne, d'héroïne, de drogues de synthèse telles que la méthamphétamine et le tramadol, et de substances psychoactives telles que les cannabinoïdes et les stimulants arrivent et transitent par la région en provenance d'Afghanistan (y compris via le Pakistan), d'Inde, de Chine et d'Amérique latine. Il existe quatre routes maritimes transnationales de trafic de drogue dans la région : la route du Sud, la route lusophone, la route asiatique et la route indopacifique (voir figure 1 ci-dessous).

En réponse, plusieurs initiatives, accords, entreprises communes et traités de coopération en matière de sécurité maritime ont été mis en place. La plupart de ces initiatives ont été menées par des acteurs étrangers ayant des intérêts de longue date dans la région, notamment les États-Unis, l'Inde, la France, le Royaume-Uni, l'Union européenne (UE) et les Émirats arabes unis. Plus récemment, la Chine et le Japon se sont également lancés dans ce domaine. Parmi les efforts de coordination de la sécurité maritime les plus importants de lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime, on peut citer les

---

<sup>34</sup> Pour plus d'informations, consultez Jason Eligh, "Illicit drug markets of Eastern and Southern Africa: An overview of production, Supply and Use," *The Eastern & Southern Commission on Drugs The Global Initiative Against Transnational Organized Crime* (avril 2021) <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/02/Jason-Eligh-Illicit-drug-markets-of-Eastern-and-Southern-Africa-GI-CTO-April-2021.pdf>

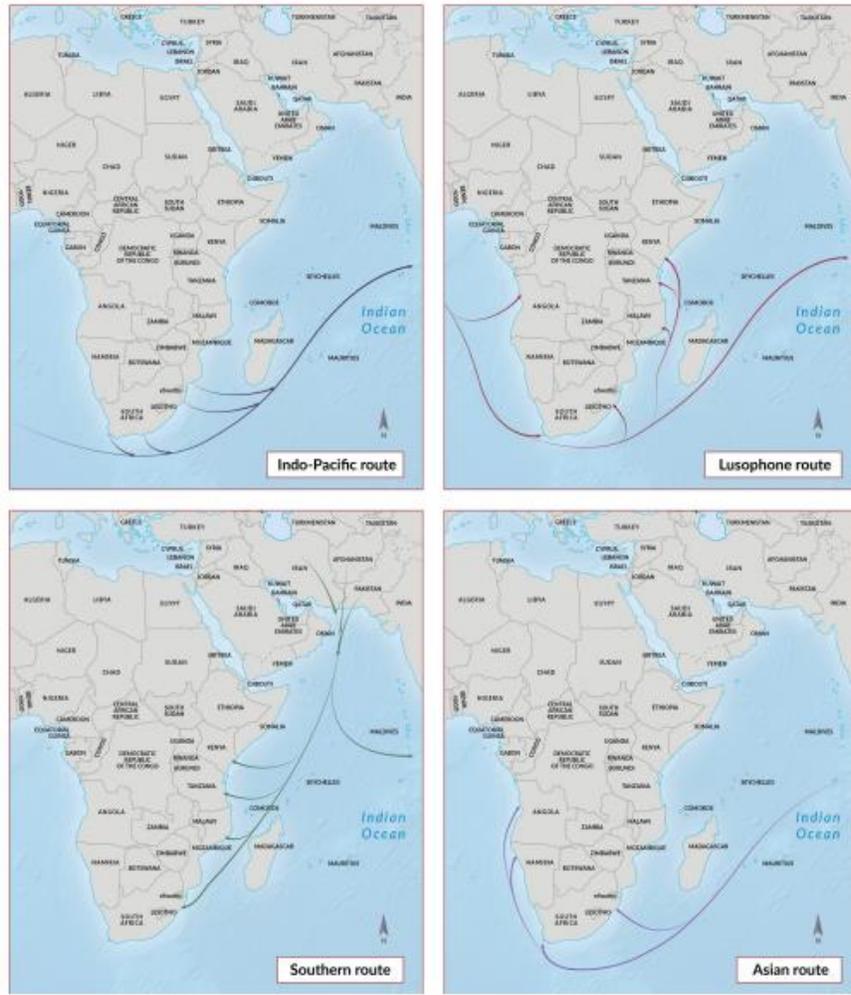
Forces maritimes combinées (CMF) 150. Il s'agit de l'une des cinq forces opérationnelles navales multilatérales qui mènent des opérations de sécurité maritime en mer Rouge, dans le golfe d'Aden, dans l'océan Indien et dans le golfe d'Oman.

Plusieurs autres projets existent dans la région. Dans le cadre du Programme de sûreté maritime (MASE) soutenu par l'UE, la Commission de l'océan Indien (COI) travaille par l'intermédiaire du Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) et du Centre opérationnel de coordination régionale (CRCO) pour lutter contre le trafic de stupéfiants par voie maritime, entre autres activités illicites, avec un certain succès opérationnel. L'UE et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime ont également lancé d'autres initiatives visant l'amélioration de la capacité de la région à lutter contre le trafic de drogue.

Malgré ces efforts, des défis subsistent. Le maintien de l'ordre dans la vaste région de l'OIO est une tâche ardue pour plusieurs raisons. Premièrement, le suivi des navires transportant des stupéfiants nécessite des renseignements, mais ceux-ci dépendent en grande partie des données du système d'identification automatique (SIA), qui sont souvent incomplètes et/ou incompréhensibles. En outre, les petits bateaux peuvent ne pas être tenus d'être équipés d'un SIA, et même les navires équipés d'un SIA peuvent désactiver le système, ce qui les rend « invisibles ». Deuxièmement, plusieurs États côtiers et insulaires africains de l'océan Indien ne disposent pas de capacités suffisantes en matière de surveillance maritime et d'application de la loi (y compris au niveau des poursuites et de la justice) pour lutter seuls contre le trafic de stupéfiants par voie maritime. Troisièmement, les complexités liées à la souveraineté et aux frontières juridictionnelles limitent souvent les mandats et les règles d'engagement des acteurs régionaux et internationaux, ce qui rend difficile l'obtention d'une finition juridique, bien que les États de la région s'efforcent de surmonter ces difficultés.

Cette séance offre aux participants l'occasion de réfléchir aux défis et aux opportunités auxquels sont confrontées les différentes initiatives régionales et internationales dans la lutte contre le trafic de stupéfiants par voie maritime. Les participants tireront également des leçons sur la manière de naviguer et de surmonter les accords juridictionnels complexes et les obstacles institutionnels à la coordination de la surveillance et de la lutte contre les stupéfiants par voie maritime.

Figure 1 : Principaux flux transnationaux de drogue par voie maritime en Afrique orientale et en Afrique australe  
 (Source : Commission de l'Afrique de l'Est et du Sud sur les drogues, 2023)



**Questions de discussion :**

1. Quels sont les principaux défis auxquels votre pays est confronté dans ses efforts de lutte contre le trafic de drogue dans l'océan Indien ?
2. Au niveau national, quelles sont les améliorations à apporter aux cadres juridiques et aux méthodes/capacités d'application de la loi en vue de l'amélioration de l'interdiction des stupéfiants par voie maritime ?
3. Comment les acteurs nationaux peuvent-ils mieux rassembler des ressources limitées pour coordonner des opérations conjointes en mer par l'intermédiaire d'organes tels que le CRCO ? Quels sont les outils et les mécanismes existants pour soutenir la coordination des opérations ?

4. Quel rôle les partenaires internationaux peuvent-ils continuer à jouer dans le renforcement des capacités nationales de lutte contre le trafic de drogue dans l'océan Indien ? Quel soutien faut-il privilégier ?

**Lectures complémentaires :**

1. ESACD, "Maritime-based drug trafficking in Eastern and Southern Africa: An Overview," *The Eastern & Southern Commission on Drugs & The Global Initiative Against Transnational Organized Crime* (Août 2023) <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/02/Maritime-based-drug-trafficking-in-Eastern-and-Southern-Africa-An-overview-GI-TOC-August-2023.pdf>
2. Jason Eligh, "Illicit drug markets of Eastern and Southern Africa: An overview of production, supply and use," *The Eastern & Southern Commission on Drugs The Global Initiative Against Transnational Organized Crime* (avril 2021) <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/02/Jason-Eligh-Illicit-drug-markets-of-Eastern-and-Southern-Africa-GI-TOC-April-2021.pdf>
3. Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien et Riana Raymonde Randrianarisoa, "The evolving illicit drug trade in western Indian ocean", *Global Initiative Against Transnational Organized Crime* (juin 2021) <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/05/GITOC-Changing-Tides-The-evolving-illicit-drug-trade-in-the-western-Indian-Ocean.pdf>
4. CMF, « CTF 150 : Sécurité maritime », Forces maritimes combinées, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>

## Séance 9 : Principales leçons tirées et prochaines étapes

**Format :** Exposé en séance plénière

### **Objectifs :**

- Identifier les principales leçons à tirer de la séance d'information et des brèves interventions des groupes de discussion.
- Organiser une table ronde sur la faisabilité des propositions présentées par les groupes de discussion lors de leurs brefs résumés.
- Réfléchir à la possibilité d'élaborer et de mettre en œuvre une architecture sous-régionale de sécurité maritime pour l'Afrique orientale et australe.
- Stimuler les prochaines étapes pratiques en vue d'améliorer la coordination entre les États participants pour lutter contre la criminalité transnationale organisée sur terre et en mer.

### **Contexte :**

Cette séance de l'atelier permettra aux participants de réfléchir aux cinq jours précédents et d'identifier les points faibles et les points forts des efforts déployés par les États côtiers et insulaires africains pour l'amélioration de la coordination nationale et régionale afin de lutter contre les menaces communes à la sécurité maritime. Cette séance abordera également les prochaines étapes pratiques que les participants peuvent entreprendre pour améliorer la coordination et la collaboration aux niveaux national, sous-régional, régional et international de l'océan Indien occidental (OIO). Les participants auront également l'occasion de discuter de stratégies pour la poursuite d'élaboration et de la mise en œuvre d'une architecture de sécurité maritime commune aux États côtiers et insulaires africains de l'océan Indien.

### **Questions de discussion :**

1. En réfléchissant aux cinq derniers jours du Programme, quelles mesures les acteurs nationaux, régionaux et internationaux devraient-ils prendre pour améliorer la coordination dans l'OIO une fois dans leurs pays respectifs ?
2. Qu'attendez-vous d'un programme de suivi sur la sécurité maritime dans l'océan Indien organisé par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique ?
3. Qu'attendez-vous des prochains engagements et réunions dans l'OIO :
  - a. Réunion de haut niveau
  - b. Réunion de planification de l'exercice maritime Cutlass Express
  - c. Réunions de la COI
  - d. Groupe de contact sur les activités maritimes illicites dans l'océan Indien occidental